

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

1.1.1. Latar Belakang Eksistensi Proyek

Kabupaten Sleman berada di sekitar jalur jalan penghubung antara wilayah Provinsi Jawa Tengah dengan Provinsi D.I Yogyakarta. Faktor tersebut membuat kecenderungan masyarakat untuk tinggal di Kabupaten Sleman semakin meningkat. Fakta tersebut dapat dilihat dari data BPS tahun 2011 dimana pertambahan jumlah penduduk tiap tahunnya meningkat sebesar 0,7%. Kepadatan penduduk mencapai 1.986 km². Pertumbuhan penduduk tersebut berpengaruh langsung kepada perkembangan perekonomian di Kabupaten Sleman. Menurut data dari BAPPEDA Kabupaten Sleman tahun 2014 didapatkan bahwa pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Sleman mencapai 4,49 dalam 3 tahun terakhir. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi peningkatan intensitas kegiatan. Dari data sekunder yang didapat, perkembangan intensitas kegiatan ekonomi dan perkembangan jumlah penduduk cenderung bergerak kearah utara, antara lain kearah utara (kota Magelang), dan Semarang.

Transportasi darat merupakan salah satu kebutuhan primer bagi masyarakat untuk menunjang kehidupan, apalagi di daerah yang mempunyai mobilitas tinggi seperti Provinsi D.I. Yogyakarta yang dewasa ini telah berkembang menjadi perkotaan yang padat. Oleh karena semakin pesatnya perkembangan dalam banyak bidang yang ada, termasuk bidang perhubungan, kebutuhan transportasi darat juga semakin meningkat, sehingga diiringi pula dengan munculnya permasalahan-permasalahan transportasi di D.I Yogyakarta. Salah satu permasalahan transportasi yang sangat luas pengaruhnya di Yogyakarta adalah transportasi publik, baik sarana maupun prasarana, diantaranya adalah terminal. Ditjenhubdat (1994) menyatakan bahwa terminal angkutan umum merupakan titik simpul berbagai moda angkutan, sebagai tempat berpindahnya penumpang dari suatu moda ke moda lainnya.

Elemen penting dari sistem transportasi adalah penumpang yang memerlukan perhatian khusus. Dikutip dari salah satu surat kabar daerah

TRIBUNJOGJA.COM, SLEMAN pada bulan Juni 2013 – “Penjualan tiket bus di terminal Jombor mengalami kenaikan hingga 60 persen pada hari libur panjang pekan ini”, peningkatan penjualan tiket ini untuk keberangkatan Sabtu dan Minggu. Menurut salah satu pengguna bus, penumpang rata-rata merupakan pelajar, mahasiswa, masyarakat umum dan pekerja. Mereka dimungkinkan akan menghabiskan liburan ke kampung halamannya pada libur panjang pekan ini.¹

Menurut perkiraan Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman Yogyakarta, jumlah bus dan penumpang Sleman dan bus meningkat setiap tahun dari tahun 2009 sampai tahun 2012 yang diringi dengan penambahan jumlah penumpang dari tahun 2010 ke tahun 2012. Dari tabel di atas maka disimpulkan bahwa rata-rata penambahan jumlah penumpang bertambah sebesar 9.5%.

Dengan adanya peningkatan jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi tersebut maka permintaan penumpang intramoda, yaitu angkutan pedesaan, angkutan antar kota, serta angkutan antar provinsi semakin meningkat di daerah Sleman, Yogyakarta sehingga menyebabkan pertumbuhan bus sekitar 7%.

Tabel 1.1 Jumlah Penumpang Beserta Jumlah Bus

	Uraian	2009	2010	2011	2012
1.	Jumlah penumpang	100.165	94.056	103.796	111.956
2.	Jumlah bus	3.223	3.257	3.662	3.869

Sumber : www.dephub.co.id, 2014

Dari sekian penambahan jumlah penumpang di Kabupaten Sleman, terjadi indikasi peningkatan jumlah penumpang secara drastis pada hari-hari tertentu seperti pada hari raya khususnya hari raya lebaran. Hal ini dibuktikan melalui salah satu data dari Dinas Perhubungan dan Informasi Kabupaten Sleman dimana Puncak datang dan perginya penumpang mudik terjadi pada 7 hari sebelum lebaran. Berikut merupakan tabel yang menjelaskan mengenai peningkatan jumlah penumpang dimulai pada tanggal 21 Juli 2012 sampai dengan tanggal 5 Agustus 2012.

¹ Tribun Jogja, Peningkatan Penjualan Tiket, 29 Juni 2005

Tabel 1.2 Jumlah Penumpang dan Bus pada Hari Lebaran yang Masuk ke Terminal Jombor.

	Hari	Bus	Penumpang		
			Naik.	Turun.	Jumlah.
H-7	Senin, 21-07-2014	226	3.795	1.236	5.031
H-6	Selasa, 22-07-2014	236	3.987	1.789	5.776
H-5	Rabu, 23-07-2014	247	4.029	1.802	5.831
H-4	Kamis, 24-07-2014	268	4.118	1.817	5.935
H-3	Jumat, 25-07-2014	302	4.423	2.002	6.425
H-2	Sabtu, 26-07-2014	333	4.588	2.201	6.789
h-1	Minggu, 27-07-2014	272	3.344	1.797	5.141
Jumlah		1.884	28.284	12.644	40.928
H 1	Senin, 28-07-2014	106	1.811	702	2.513
H 2	Selasa, 29-07-2014	207	3.626	2.100	5.726
Jumlah		313	5.437	2.802	8.239
	Rabu, 30-07-2014	227	4.354	2.141	6.495
	Kamis, 31-07-2014	264	4.638	3.223	7.861
	Jumat, 01-08-2014	293	5.123	3.476	8.599
	Sabtu, 02-08-2014	309	5.310	3.551	8.861
	Minggu, 03-08-2014	279	5.303	3.503	8.806
	Senin, 04-08-2014	272	5.389	3.407	8.796
	Selasa, 05-08-2014	256	5.372	2.915	8.287
Jumlah		1.900	35.489	22.216	57.705
Total		4.097	69.210	37.662	106.872

Sumber : www.hubkominfo.slemankab.go.id, 2012

Jika dilihat dari jumlah bus yang mencapai ratusan unit dan jumlah penumpang yang masuk masuk dan keluar terminal di Jombor setiap hari, maka kapasitas terminal tentunya tidak mencukupi untuk menampung seluruh bus yang datang.

Tentunya dengan adanya peningkatan bus maka perlu adanya pelayanan yang berimbang dari terminal Jombor dalam bentuk fasilitas yang dapat melayani seluruh kegiatan dalam terminal dengan baik lancar, terutama dalam hal sirkulasi kendaraan dan penumpang.

Terminal Jombor yang terdapat di area kabupaten Sleman, Kecamatan Mlati merupakan tempat transit bus-bus di wilayah provinsi Yogyakarta, Kabupaten Sleman yang meliputi bus Antar Kota Antar Provinsi, bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan perkotaan, dan angkutan pedesaan melayani jalur kabupaten Sleman termasuk wilayah pedesaan seperti kecamatan Gamping.

Terminal penumpang di Jombor dapat dikatakan tidak layak sebagai terminal bus tipe B karena didominasi oleh Angkutan Kota Antara Provinsi. Dari hasil analisis lapangan, 2 area parkir antara lain di sisi timur dan di sisi utara digunakan sebagai tempat parkir bus Angkutan Kota Antar Provinsi. Hal ini membuktikan bahwa area terminal didominasi oleh Angkutan Kota Antara Provinsi. Penyebab dari kondisi tersebut dikarenakan jumlah terminal hanya ada 1 tempat, yaitu di Jl. Imogiri Yogyakarta. Hal tersebut diperparah dengan jarak antara terminal Giwangan dan terminal penumpang di Jombor yang sangat jauh ditambah lagi dengan jumlah terminal bus yang sangat sedikit,

Tabel 1.3 Jumlah Terminal Bus Tipe A di D.I Yogyakarta

No	Kota	Nama Terminal	Alamat	Telp.
1.	Yogyakarta	Giwangan	Jl. Imogiri No. 1 Yogyakarta	0274-410015

Sumber : www.dephub.co.id, diakses tanggal 1 Maret 2014.

Dengan jumlah terminal A yang hanya ada satu maka terminal dirasakan belum cukup untuk memfasilitasi kebutuhan penumpang. Kemudian jarak terminal Giwangan yang terlalu jauh di sisi selatan Yogyakarta untuk mencapai terminal tersebut. Ditambah lagi lokasi terminal berbatasan langsung dengan provinsi lain, yaitu Provinsi Jawa Tengah, menyebabkan masyarakat lebih sering menggunakan terminal penumpang di Jombor karena jarak tujuan yang lebih dekat.

Untuk menanggapi permasalahan tersebut Pemerintah Kabupaten Sleman berencana untuk meningkatkan status terminal penumpang di Jombor dari terminal Tipe B menjadi terminal Tipe A². Pemerintah mempertimbangkan peningkatan jumlah penumpang, pengaruh terminal terhadap sistem perekonomian daerah tersebut, jenis angkutan umum yang difasilitasi oleh terminal Jombor dan jarak terminal Jombor dengan terminal Giwangan serta adanya rencana pemerintah maka timbul kebutuhan akan tuntutan terminal yang nyaman dan aman serta sesuai dengan fungsi. Dengan adanya tuntutan-tuntutan tersebut maka perlu adanya peningkatan status terminal penumpang di Jombor dari terminal penumpang tipe B menjadi terminal penumpang tipe A.

² SKH Kedaulatan Rakyat Edisi 20 Maret 2012 Halaman 6

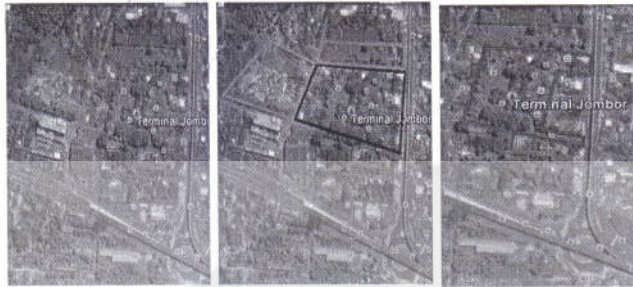
Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, peraturan mengklarifikasikan bahwa terminal bus tipe A memfasilitasi kendaraan umum untuk nasional maupun internasional seperti angkutan antarkota antarprovinsi dan/atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan dilayani oleh Terminal Penumpang tipe A. Selain itu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 menetapkan klarifikasi terminal penumpang tipe A berdasarkan lokasi antara lain :

1. Terminal harus terletak dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas Negara
2. Terminal terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA
3. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya.
4. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya, mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 km di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

Dari jenis kendaraan angkutan yang difasilitasi terminal maka tentunya terminal Jombor sudah memenuhi syarat untuk menjadi terminal tipe A hal itu dapat dilihat dari jenis kendaraan yang masuk antara lain AKAP, AKDP, Angkutan Pedesaan dan Angkutan Kota.

Luas minimal 5 hektar yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan, kondisi terminal Jombor di lapangan, dimana penggunaan area fungsional terminal yang dimanfaatkan sekarang hanya 0,8 hektar. Di sisi lain menurut data Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Mlati, Sleman pemerintah hanya menyediakan 2,2 ha lahan fungsional bagi terminal.

Dengan luasan site yang demikian tentunya site tersebut tidak memenuhi syarat untuk luasan terminal.



Gambar 1.1 Lokasi terminal Jombor dan Pengembangan site.
Sumber : Google earth, 2015.

- Area terminal yang ditentukan RDTR Kabupaten Sleman
- Area terminal yang difungsikan sebagai
- Rencana Perluasan Site.

1.1.2. Latar Belakang Permasalahan

Arsitektur adalah metode dan gaya rancangan suatu konstruksi bangunan. Dalam arti yang lebih luas, arsitektur mencakup merancang dan membangun keseluruhan lingkungan binaan, mulai dari level makro yaitu perencanaan kota, perancangan perkotaan, arsitektur lanskap, hingga ke level mikro yaitu desain bangunan, desain perabot dan desain produk. Arsitektur terus berkembang mengikuti perkembangan zaman sehingga memunculkan berbagai jenis aliran termasuk pendekatan yang dipilih yaitu aliran arsitektur Post Modern.

Post-Modern mulai dikenal pada akhir tahun 1970, hal ini berkembang bukan hanya dalam dunia arsitektur melainkan juga pada seni lukis, tari, patung, film bahkan ideologi. Arsitektur Post Modern itu sendiri merupakan reaksi dari modernism yang sudah berjalan sangat lama. Arsitektur Post Modern bukan merupakan perlawanan dari aliran arsitektur Modern termasuk arsitektur Modernisme Fungsional yang berkembang sejak abad ke 20.

Selama perkembangannya aliran arsitektur Post Modern tetap mempertahankan beberapa karakteristik arsitektur Modern, beberapa antara lain tetap mempertimbangkan proporsi bangunan yang berkaitan dengan fungsi bangunan (bentuk mengikuti fungsi), selain itu pada beberapa bagian bangunan unsur-unsur geometri pada bangunan (vertical dan horinsontal).

Arsitektur Postmodern timbul dikarenakan beberapa alasan, salah satunya diungkapkan oleh Charles Jenks yang merupakan salah satu pencetus lahirnya Post Modern, 3 alasan tersebut antara lain :

1. Kehidupan manusia sudah berkembang dari dunia serba terbatas menuju ke dunia tanpa batas.
2. Canggihnya teknologi telah memungkinkan dihasilkannya produk-produk yang bersifat pribadi, lebih dari sekedar produksi massal dan tiruan massal yang merupakan ciri khas dari modernisme.
3. Adanya kecenderungan untuk kembali ke nilai-nilai tradisional (traditional values) atau daerah, sebuah kecenderungan manusia untuk menoleh kebelakang.

Dengan demikian, dari penjelasan di atas maka ditarik kesimpulan bahwa Arsitektur Post Modern merupakan penolakan, penyempurnaan, dan koreksi terhadap kesalahan yang telah terjadi pada Arsitektur Modern.

Pada perkembangan selanjutnya aliran arsitektur Post Modern mulai diterapkan pada beberapa bangunan dan memunculkan karakteristik-karakteristik baru pada aliran arsitektur ini. Berikut merupakan ciri khas aliran arsitektur Post-Modern :

1. Arsitektur Post Modern menggabungkan unsur-unsur modern dengan unsur lain (vernacular, lokal, komersial, kontekstual) hal ini berarti aliran arsitektur ini memperhatikan nilai-nilai yang dianut bukan hanya arsitek tetapi juga penghuni atau masyarakat awam.
2. Tidak terikat oleh aturan atau kaidah tertentu, tetapi mempunyai tingkat fleksibilitas yang tinggi, sehingga dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan.
3. Bentuk yang ada mempunyai tanda makna dan tujuan sehingga penampilannya sangat mudah dipahami.
4. Arsitektur mengandung dua hal pokok yang menjadi tuntutan perancang yaitu bersifat seni (intern) dan bersifat umum (ekstern) sehingga mudah dipahami.
5. Arsitektur Post-Modern memperlihatkan pencampuran antara tradisional dan non tradisional, gabungan setengah modern dan setengah non-modern, perpaduan antara yang lama dan baru. Arsitektur Post-Modern mempunyai

style yang hybrid (perpaduan 2 unsur) dan bermuka ganda atau sering disebut sebagai “double coding”.

Munculnya “double coding” dikarenakan para arsitek ingin berkomunikasi kepada orang-orang awam (masyarakat umum) yang menghuni lingkungan sekitar bangunan. Arsitek yang merancang bangunan ingin mengajak masyarakat agar mengetahui karya arsitektur secara luas, bukan hanya dikenal oleh segelintir orang (arsitek dan seniman).

Pendekatan arsitektur Post Modern cocok dijadikan sebagai metode pendekatan desain terminal penumpang di Jombor. Ada beberapa alasan yang mendasari pemilihan ini, salah satunya yaitu tuntutan kebutuhan masyarakat terhadap terminal yang aman, nyaman, dan fungsional sehingga diperlukan desain terminal yang fleksibel, dinamis, dan ekspresif. Ketiga hal tersebut sesuai dengan karakteristik Arsitektur Post Modern. Maka dengan demikian terminal bus diharapkan mampu mewadahi segala tuntutan kebutuhan pada masa sekarang dan masa mendatang (menyesuaikan perkembangan zaman).

Bangunan terminal penumpang merupakan area pelayanan publik. Terminal memiliki kegiatan yang padat, termasuk sirkulasi kendaraan dan sirkulasi pejalan kaki dengan tingkat fleksibilitas tinggi. Sedangkan terminal penumpang di Jombor sendiri banyak digunakan oleh masyarakat umum dari semua kalangan sehingga pemahaman terhadap desain bangunan setiap pengunjung (penumpang) juga berbeda-beda. Arsitektur Post-Modern menerapkan bangunan dan peruangan berdasarkan fungsi yang memudahkan pekerjaan manusia yang ada di dalam bangunan, sehingga secara psikologis pelaku kegiatan tidak kesusahan dalam menjalankan aktivitasnya. Tentunya dengan desain yang mudah dipahami terutama arus kendaraan di dalam terminal termasuk di area parkir dan area sirkulasi (jalan).

Desain area dan ruangan-ruangan yang terbentuk harus sesuai dengan fungsinya masing-masing sebagaimana salah satu ciri yang ditampilkan oleh arsitektur modern. Hal ini tentunya menciptakan kejelasan akses dan menghindari “crossing” antara kendaraan dengan kendaraan maupun antara kendaraan dengan manusia.

Desain bentuk bangunan dan area yang dinamis selain itu tidak bergantung pada struktur yang kaku memudahkan setiap pergerakan di dalam

area terminal. Hal tersebut mencerminkan arsitektur hi-tech yang memiliki bentuk dinamis.

Bila nantinya ada beberapa perubahan termasuk perubahan beberapa area terminal tentunya hal tersebut tidak akan mengorbankan area lainnya. Salah satu contoh bila nantinya ada perubahan fungsi area parkir pengunjung nantinya tidak akan mengganggu dan mengurangi area parkir bus angkutan umum dan ruang tunggu penumpang.

Terminal pada perkembangannya tidak hanya berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang tetapi juga menjadi simbol pintu gerbang menuju dan keluar dari suatu wilayah (Kabupaten, Provinsi, Negara). Berkaitan dengan simbol, bangunan terminal pastinya dapat menarik perhatian masyarakat karena banyak yang beraktivitas dan berkumpul di area tersebut.

Masyarakat Indonesia merupakan masyarakat yang juga mengikuti perkembangan zaman, termasuk dalam bidang arsitektur. Kesan modern yang mengikuti perkembangan zaman pada bangunan terminal tentu akan merubah pandangan masyarakat bahwa terminal bukan hanya sekedar sebagai tempat naik dan turun penumpang angkutan umum tetapi juga akan memberikan makna tersendiri akan keindahan bangunan sehingga membuat masyarakat untuk tertarik datang ke terminal. Secara tidak langsung hal tersebut berdampak positif terhadap fungsi terminal, dimana terminal dapat mempertahankan fungsi sebagai pilihan utama tempat naik dan turun penumpang angkutan umum karena daya tarik yang ditampilkan tersebut.

Kesan Postmodern dapat ditampilkan melalui bahasa semiotika arsitektur dimana bangunan dapat menampilkan sifat dari karakter fungsi bangunan baik itu bentuk.. Selain dari bentuk penerapan kesan modern dapat ditampilkan melalui kombinasi tekstur, warna, melalui pemanfaatan bahan material fabrikasi pada bangunan.

Provinsi DI Yogyakarta adalah salah satu Provinsi tujuan wisata dengan budaya kedaerahannya yang tinggi. Hal ini menjadikan wilayah D.I Yogyakarta daya tarik tersendiri bagi para wisatawan. Sebagai tempat wisata terminal merupakan pintu masuk dan pintu keluar provinsi D.I Yogyakarta, khususnya Kabupaten Sleman. Dalam hal ini terminal sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan penumpang. Oleh karena itu penyesuaian area terminal tidak hanya

difokuskan pada fasade bangunan yang modern pada saat ini, tetapi terminal juga berusaha menampilkan identitas area lingkungan di mana terminal tersebut berada yaitu di kota Yogyakarta. Nilai seni (internal) ornament, salah satu karakteristik arsitektur Post-Modern dapat diterapkan untuk mewakili budaya Yogyakarta yang ekspresif.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana konsep rancangan terminal penumpang di Jombor, Sleman Yogyakarta yang fleksibel, dinamis, dan ekspresif, melalui pengolahan sirkulasi, tata ruang luar, dan tata ruang dalam dengan pendekatan aliran arsitektur Post-Modern?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Mewujudkan pengembangan terminal Jombor yang fleksibel, dinamis, dan ekspresif dengan pendekatan arsitektur Post-Modern melalui penataan ulang massa bangunan, tata ruang dalam, area parkir kendaraan, area ruang terbuka, alur sirkulasi kendaraan dan pola pergerakan manusia sehingga mampu mewadahi setiap kegiatan di dalam terminal.

1.3.2 Sasaran

1. Diharapkan terwujudnya terminal yang dapat bertahan dalam waktu 20 tahun mendatang berdasarkan perbandingan dengan keunggulan dan kekurangan bangunan-bangunan terminal yang ada.
2. Terciptanya massa bangunan serta ruang-ruang yang terintegrasi sesuai dengan fungsi dan kebutuhan fasilitas terminal yang ditentukan oleh Keputusan Menteri Perhubungan.
3. Terwujudnya terminal yang mampu memfasilitasi setiap kegiatan penumpang dan petugas terminal serta pelaku kegiatan lainnya yang saling berhubungan satu sama lainnya di dalam area terminal. Fasilitas yang disediakan diharapkan dapat difungsikan secara optimal khususnya kegiatan sirkulasi dan peraturan parkir kendaraan.

4. Terwujudnya bangunan terminal dinamis, tidak kaku sehingga bangunan memiliki kesan menarik dan daya tarik tersendiri bagi penumpang dan pengunjung.
5. Terbentuknya bentuk massa bangunan yang sesuai dengan fleksibilitas sirkulasi angkutan umum dan pejalan kaki melalui analisis proses dan pergerakan pelaku kegiatan di terminal, serta menganalisa kebutuhan pelaku utama aksesibilitas pelaku kegiatan yang merupakan kegiatan utama. Hal tersebut dijadikan sebagai masukan yang akan diterapkan ke dalam desain.
6. Terbentuknya terminal yang ekspresif memiliki makna sebagai simbol gerbang keluar masuknya kendaraan umum yang mencerminkan budaya Yogyakarta dan melalui pendekatan arsitektur Post-Modern.

1.4 Lingkup Studi.

1.4.1 Lingkup Spatial.

Bagian bangunan yang akan ditekankan dalam revitalisasi desain ini merupakan fasilitas atau sarana dan prasarana yang berkaitan langsung dengan kegiatan utama yaitu aktivitas kedatangan dan keberangkatan. Setelah itu akan difokuskan pada sarana-sarana pendukung lainnya. Sarana dan prasarana tersebut antara lain :

- Ruang luar, berkaitan langsung dengan prasarana jalan masuk dan jalan keluar pengunjung serta kendaraan, area parkir bus dan area parkir pengunjung, selain itu ada penataan ruang terbuka di luar area parkir yaitu ruang terbuka hijau.
- Ruang dalam, meliputi ruang keberangkatan, kemudian ruangan tunggu dan ruang kedatangan penumpang. Beberapa ruang akan diperbaiki dan ada juga yang dipindahkan atau bahkan dihilangkan seperti, tempat penjualan tiket yang menutupi sirkulasi penumpang di area kedatangan dan keberangkatan.
- Ruang pendukung, akan direvitalisasi seperti toilet, area penjualan tiket, kantor administrasi, toiletwarung, dan mushola.

1.4.2 Lingkup Subtansial

Pada lingkup ini akan ditekankan pada elemen bangunan yang memudahkan pengunjung untuk bergerak dan mengetahui alur kegiatannya dengan mudah. Elemen bangunan tidak terlalu rumit sehingga tidak memakan banyak tempat, dan nantinya direncanakan banyak menggunakan simbol petunjuk arah.

1.4.3 Lingkup Temporal

Dengan direvitalisasinya terminal Jombor diharapkan terminal ini dapat bertahan untuk kondisi sekitar 20 tahun ke depan.

1.5 Metode Studi.

1.5.1 Materi Studi

a. Observasi

Berkaitan dengan pengamatan di lapangan, data tapak dengan kondisi lapangan yang ada, sehingga dapat menjadi landasan pada saat penyusunan konsep.

b. Studi Komparasi

Melakukan studi pada beberapa bangunan yang memiliki fungsi yang sama dengan objek studi yang akan dijadikan preseden dalam menghadirkan kesinambungan antara kegiatan yang berlangsung di dalamnya dengan tampilan bangunannya di dalam terminal sehingga bangunan dapat mengekspresikan kegiatan di dalamnya ke dalam tampilan bangunan tersebut.

c. Deduktif

Deduktif, yakni pembahasan dari hal-hal yang bersifat umum ke hal-hal yang bersifat khusus. Metode ini dilakukan dengan cara pengumpulan data melalui studi literature dan data lainnya baik lisan dan tulisan. Adapun cara mendapatkan data tersebut yaitu melalui buku-buku, dan searching dengan internet.

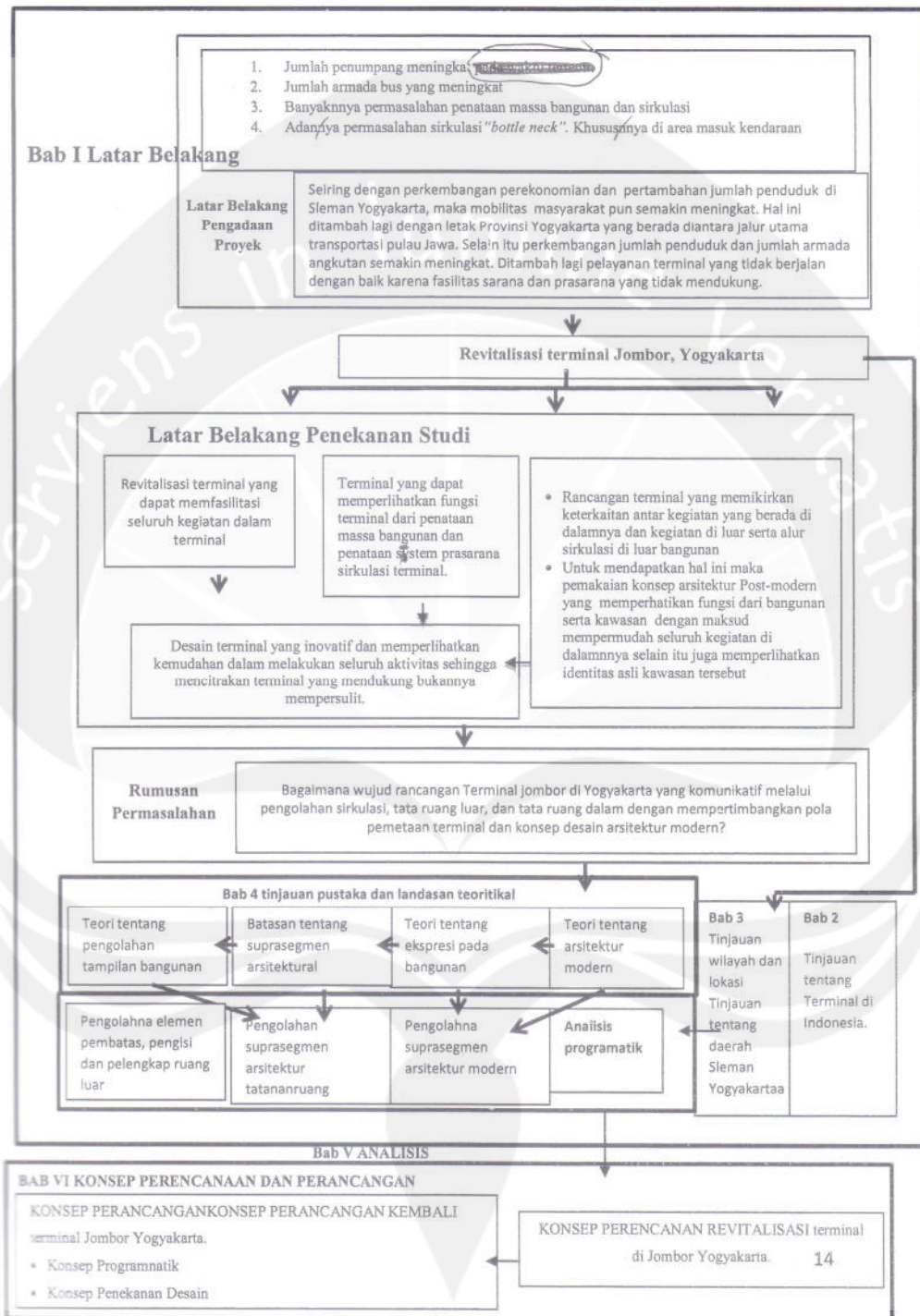
1.5.2 Pendekatan Studi

Penyelesaian penekanan studi akan dilakukan dengan melakukan pengolahan tata ruang luar dan tata ruang dalam, serta mempertimbangkan area zonasi terminal dalam proses analisis dan perancangan dengan memilih sentuhan arsitektur Postmodern.



1.6 Tata Langkah.

Grafik 1.1 Grafik Tata Langkah Penulisan



Sumber : Analisis penulis, 2015

1.7 Sistematika Penulisan.

BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran pembahasan, lingkup pembahasan, metode pembahasan dan kerangka pola pikir perancangan, dan sistematikan pembahasan.

BAB II TINJAUAN UMUM TERMINAL BUS

Menjelaskan tentang tinjauan proyek meliputi tinjauan umum sistem transportasi di Indonesia, tinjauan umum terminal bus, tinjauan mengenai pelaku kegiatan utama, tinjauan terminal secara khusus dan tuntutan beserta persyaratan terminal bus.

BAB III TINJAUAN DATA KAWASAN/WILAYAH SLEMAN, DI YOGYAKARTA

Membahas tentang tinjauan teori khusus tentang kondisi eksisting wilayah, Sleman Yogyakarta terhadap proyek studi yang mencakup tinjauan Kabupaten Sleman Yogyakarta, deskripsi singkat mengenai terminal bus di Jombor yang akan direvitalisasi indentifikasi pelaku dan kegiatan, indentifikasi kebutuhan dan besaran ruang dan pemanfaatan potensi area sekitar terminal.

BAB IV TINJAUAN TEORI SIRKULASI DAN ARSITEKTUR POSTMODERN

Menjelaskan mengenai landasan teori yang digunakan untuk menjawab permasalahan terkait dengan penekanan desain. Teori yang digunakan yaitu kajian teori arsitektur yang berhubungan dengan terminal bus, tinjauan ekspresi dalam arsitektur Post-Modern yang menjadi pendekatan dalam proses desain.

BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STUDI

Menjelaskan mengenai analisis perencanaan dan perancangan mencakup analisis perencanaan terminal, analisis perancangan terminal, analisis tapak area terminal, analisis sistem struktur, dan analisis sistem utilitas mengenai pengembangan terminal.

BAB VI KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STUDI

Merupakan rumusan konsep dari hasil yang sudah dianalisis di Bab V meliputi konsep perencanaan, konsep perancangan, konsep penataan tapak, konsep sistem struktur dan konsep sistem utilitas.

